PRECIOS DE SUSCRICION — Pesetas.
En la isla, un mes, adelantado 1'50
En el resto de España, trimestre, id.. . . . . . . . 5'00
Ultramar y Extranjero, lo que corresponda por aumento de franqueo.
NÚMEROS SUELTOS 10 CÉNTIMOS.

# El Liberal

DIARIO DEMOCRATICO DE MENORCA.

PRECIO DE LOS ANUNCIOS — Pesetas
En la primera plana y gacetillas, línea. . . 0'20
En cuarta plana, id. . . 0'12
Comunicados, id. . . 0'25
Rebaja proporcionada al número de inserciones.
LOS SUSCRITORES Á MITAD DE PRECIO

Imprenta, Redaccion y Administracion: calle Nueva, núm. 25.—Despacho de 9 á 1 mañana y de 3 á 6 tarde.

AÑO 3.° Mahon, mártes, 9 de Enero de 1883. N.° 451.


## MAHON

**Siendo muchas en Mahon** las personas que poséen acciones y obligaciones de la Compañíá de los ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo; y comprendiendo, por lo tanto, el gran interés que ha de tener para ellas todo lo que á la espresada Compañíá se refiere, mayormente hoy que tan fuerte depreciacion han sufrido los valores de la misma, creemos conveniente reproducir el siguiente artículo que publicó nuestro colega de Barcelona «El Consultor Financiero» en su número del 28 diciembre último:

«En el número 52 del «Consultor Financiero», emitimos nuestro fundado parecer sobre los valores de la Compañía de los Caminos de hierro de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo. Aun cuando con mayores datos hoy nos seria fácil tarea reforzar las apreciaciones que en dicho artículo expusimos, preferimos cumplir ante todo nuestro ofrecimiento de probar que las participaciones de dicha Empresa y las obligaciones que sobre la misma pesan, nada tienen de exageradas.

El capital social de la Compañía está representado por 105,000 acciones de á 500 pesetas cada una; y aunque hasta el presente solo se han emitido 55.000 obligaciones, queremos suponer, para fundar sobre mas sólida base nuestros cálculos, que para terminar las líneas, pagar los dividendos ofrecidos durante el período de la construccion, instalar almacenes y muelles en el puerto de Vigo, y cumplir por fin todos los compromisos contraidos, fuese necesario dar al mercado doble número de obligaciones de las que hoy dia circulan, cosa que no creemos probable por ahora.

Para pagar los intereses y la correspondiente amortizacion de las supuestas 110.000 obligaciones, seria necesario que la Compañía destinase á dichas atenciones una cantidad anual de 5.600 pesetas por cada kilómetro de vía de las líneas que posee.

Partiendo de este supuesto, y calculando prudencialmente que los gastos de la explotacion no excediesen en lo sucesivo del 50 por 100 del producto bruto, necesitaria alcanzar un ingreso anual de 11,200 pesetas por kilómetro para poder cumplir religiosamente sus compromisos.

Sobre la exactitud de las anteriores cifras no cabe abrigar la menor duda, porque se fundan en hechos de una notoriedad indiscutible. Pero con respecto al cálculo probable de los productos es ya preciso recurrir á hipótesis, mas ó menos fundadas, ó á comparaciones con otras compañías que ofrezcan cierta analogía con la de que nos ocupamos en el presente artículo, puesto que incompleta aun la red de la compañía y conociéndose solo hasta el dia los resultados de secciones aisladas, unas de otras, de nada puede servir aun la experiencia propia.

Para comprender el porvenir de la Empresa basta considerar que se trata de una línea férrea que atraviesa una de las regiones mas pobladas de España; que cruza tres fértiles provincias gallegas á las que saca de su aislamiento actual, uniéndolas con el resto de la peninsula ibérica; que se propone explotar el mejor y mas seguro puerto del Atlántico, sirviendo al comercio de Oporto, la primera ciudad comercial del reino lusitano y las provincias portuguesas de Duero y Miño.

Debe por lo tanto tenerse en cuenta que se trata de un ferrocarril internacional, que, si no por su extension kilométrica, debe por sus especiales condiciones ser considerado como un ferrocarril de primer órden.

La comparacion con las líneas férreas de Barcelona á Francia, nos permitirá adelantar ideas y sentar razonados precedentes.

Aunque debamos reconocer á esta última condiciones de vitalidad superiores á las de la línea de Orense á Vigo, tiene no obstante esta algunas relaciones de identidad con aquella que no cabe desconocer en manera alguna. La primera atraviesa tres provincias catalanas muy pobladas y altamente productoras: la segunda sirve tres provincias gallegas de una poblacion tan densa como la de aquellas y cuyo fértil suelo es en alto grado favorable al desarrollo de la agricultura.

La primera explota el mejor puerto español del Mediterráneo; la segunda posee el mas extenso y seguro que tiene nuestro país en el Atlántico. Si la primera une la Peninsula con Francia, la de Orense á Vigo enlaza á Portugal con España. Podrá negarse quizás la identidad perfecta en el paralelo establecido; pero no puede desconocerse cierta paridad entre ambas líneas férreas. Es indudable que la línea de Francia aventaja en importancia á la de Vigo, pudiendo clasificarse en permanentes y accidentales las condiciones de superioridad que no negamos. Constituyen las permanentes su mayor extension, el movimiento mercantil y la produccion industrial del pais que aquella cruza, mas importante sin duda alguna que el simple movimiento agrícola y comercial que no ha alcanzado áun su máximo desarrollo en las provincias gallegas; la circunstancia de ser la línea de Francia una vía internacional que enlaza á España con las principales naciones europeas, cuando la de Vigo unirá tan solo las dos naciones de la Península Ibérica.

Entre las condiciones que podemos llamar accidentales figura la de que el puerto de Barcelona está ya en plena actividad, cuando por el contrario en el de Vigo ha de desplegarse aquella todavia; y por último que la red de la Compañía de Francia ha entrado en el período de sus grandes productos, y la de Vigo se está construyendo en el dia y solo explota secciones aisladas, sin tráfico alguno combinado, cuya importancia es inmensa.

Sin que por ello se nos pueda tachar de exagerados, creemos haber fijado á grandes rasgos las verdaderas condiciones de la línea que nos ocupa.

Pues bien; Francia recaudará durante el presente año 44.000 pesetas por kilómetro y solo le absorve la explotacion el 45 por 100 de sus productos brutos totales. Si en razon á la mayor importancia y á las indudables ventajas que hemos reconocido tener aquella línea sobre la de Vigo no cabe racionalmente aplicar á ambas el mismo producto kilométrico, no podrá negársenos que por le menos hay derecho á esperar un producto medio de 24.000 pesetas por kilómetro, ó sea poco mas de la mitad de lo que rinden las líneas de la Compañía de Francia y que el gasto de la explotacion no exceda en la de Vigo, del 50 por 100 de los ingresos totales.

Fundaremos nuestros ulteriores cálculos en las cifras redondas que dejamos apuntadas, debiendo tenerse en cuenta que léjos de haber en ellas exageracion alguna se hallan conformes con las apreciaciones de notables estadistas y eminentes ingenieros, que han hecho un detenido estudio de aquella apartada region de nuestra patria.

Por otra parte, si recurrimos á los datos estadísticos de otros ferrocarriles españoles de extension análoga á la que mide el de Vigo, como por ejemplo, el de Manzanares á Córdoba ó el de Sevilla á Jerez y Cádiz, hallaremos que con no explotar puertos de primer órden ni tener el carácter de internacionales, como el que motiva estas líneas, sino simplemente regionales, producen 33,000 pesetas por kilómetro el primero y 24.000 el segundo.

Hemos visto ya, que aun suponiendo una emision de obligaciones que duplique el número de las que circulan en el dia, la que tal vez no llegue á ser precisa, se necesitaria un producto kilométrico neto de 5,600 pesetas, para atender al pago de la amortizaciou é intereses; partiendo del supuesto que el *producto neto* alcánzara, segun hemos calculado, á unas 12.000 pesetas por kilómetro (deducido el 50 por 100 de gastos) es evidente que despues de cubierto el servicio de obligaciones de la Compañía, quedaria á esta un beneficio líquido repartible á los accionistas de 6,400 pesetas por kilómetro, resultado que ha de permitir dar á las acciones un dividendo de mas de 18 pesetas por accion, sin considerar por ahora el aumento que naturalmente es de esperar del sucesivo desarrollo del tráfico.

Las provincias gallegas han gozado hrsta el presente de tranquilidad completa durante las distintas y repetidas épocas que la Nacion se ha visto agitada por la guerra civil y por disturbios de toda clase; y este hecho merece fijar la atencion por ser evidente que las empresas industriales en aquel pais establecidas, tienen indudablemente mayores garautías que las de su misma índole de otras provincias españolas, que en momentos dados han debido suspender su tráfico y contemplar, impotentes para evitarlo, la destruccion de una parte de las obras de fábrica y del material de sus líneas.

Los cálculos que dejamos apuntados, basados, repetimos, en datos positivos y de los cuales se han deducido con estricta imparcialidad las lógicas consecuencias que hemos expuesto, deben por precision satisfacer á los mas desconfiados en esta clase de empresas.

Redúzcanse, si se quiere, á mas estrechos límites los resultados previstos, y á pesar de todo quedará demostrada la indudable importancia y el halagüeño porvenir de la línea de Vigo.

¿Entre los valores que actualmente se cotizan en nuestra Plaza, hav muchos que en seguridad aventajen á á los de est. Compañía?

¿No figuran acaso las obligaciones de la misma entre los mas saneados y de renta mas segura?

¿Han alcanzado el tipo que les corresponde las acciones de una empresa catalana á la que brinda un porvenir tan halagüeño?

Nuestros lectores pueden dar por sí mismos cumplida contestacion á estas preguntas.»

—

**El nuevo ministerio ha quedado** constituido, segun indicábamos ayer bajo la base de los señores Sagasta y Martinez Campos, entrando á sustituir á los ministrns salientes algunos hombres políticos adheridos al llamado partido fusionista que continúa dominando. A escepcion del Sr. Romero Giron, que procede del antiguo partido radical y que representa ideas avanzadas dentro de la monarquía, todos los demas, puede decirse que son amigos particulares á quienes se les ha querido favorecer con una cesantía de treinta mil reales, haciéndoles ministros aunque sea por brevísimo tiempo.

El Sr. Romero Giron, podrá personalmente llevar á su departamento el espíritu de las ideas democráticas, que siempre ha sustentado; y no vacilamos en afirmar que las reformas que proponga llevarán el sello de los adelantos modernos en la ciencia del derecho, especialmente en la parte penal. Pero como elemento político no lleva al gobierno fraccion alguna de las Cámaras, ni representa partido alguno de los que hoy militan en las filas monárquicas.

Este ministerio, es por consiguiente, una continuacion del anterior y no resuelve en todo ni en parte la crísis que viene trabajando desde hace mucho tiempo al partido fusionista. Por lo tanto puede considerársele como un ministerio de transicion, qne gobernará el tiempo necesario para formar otro mas trascendental y viable.

Lo único bueno que hasta ahora se ha conseguido, es la salida del terco y funesto Camacho, cuyos proyectos han tenido tan poco éxito á favor del Tesoro, despues de haber sacrificado al pais contribuyente. Poco esperamos del señor Pelayo Cuesta para reparar los males causados, tanto porque no es conocido como economista, como

por que no encontrará apoyo para emprender las reformas radicales que exigen las fatales condiciones de nuestra hacienda.

—

**Procedente de Palma en 14** horas ha llegado en la madrugada de hoy el cañonero «Alcedo» de un cañon, una ametralladora y 55 plazas, al mando del teniente de navío de primera clase D. Joaquin Rodriguez de Rivera.

—

**Ha llegado tambien, procedente** de Manila y Barcelona, el vapor-correo de Filipinas «Leon XIII», capitan D. M. Lopez, con 97 tripulantes, 80 pasageros y carga general. Este último buque con objeto de purgar cuarentena en nuestro Lazareto.

—

**Varios socios del casino El** Recreo, hánse acercado á esta redaccion, quejándose de que las funciones que se ponen en escena en aquella sociedad, no son siempre las mismas que se anuncian en los programas, sin que, hasta última hora se tenga conocimiento, y no oficial, de la variacion.

Seria de desear que estas faltas no se repitieran en lo sucesivo, á no ser que un motivo bastante fundado exigiese el cambio de alguna de las piezas anunciadas; en cuyo caso debe hacerse con la debida anticipacion para no causar perjuicios á los socios suscritos y sus familias.

—

**Leemos en «El Demócrata»** que en la sesion celebrada el dia 3 en la Diputacion provincial, se eligieron en la siguiente forma las comisiones permanentes de los cuatro años:

1.° Sres. Guasp, Lavilla, Alcover, Sampol y Carrió.

2.° Sres. Socías, Llompart, Ribot, Marqués de la Bastida y Vidal.

3.° Sres. Lladó, Curtoys, Reus, Burguez Zaforteza y Ládico.

4.° Sres. Alzamora, Mayol, Colomar, Blanc y Domenge.

Procediéndose acto seguido á la designacion de los individuos que deben componer las distintas comisiones del cuerpo provincial, resultaron elegidos los señores siguientes:

Gobernacion.—Sres. Socías, Alcover, Mayol, Lavilla, Blanc, Marqués de la Bastida y Llompart.

Presupuestos.—Sres. Socías, Alzamora, Guasp, Reus, Ládico, Llompart y Marqués de la Bastida.

Beneficencia.—Sres. Guasp, Ribot, Sampol, Lladó, Domenge, Alcover y Curtoys.

Y Fomento.—Sres. Alzamora, Burguez Zaforteza, Curtoys, Lladó, Carrió, Colomar y Vidal.

Tambien fueron nombrados para representar la Diputacion, el señor Reus en la Junta de obras del puerto, el señor Llompart en la de Agricultura, industria y comercio y en la de Amillaramiento los señores Llado y Sampol.

Damos á todos la enhorabuena, por haber terminado sus tareas por ahora.

—

**Esta noche debe tener lugar** en nuestro teatro el beneficio de la primera tiple señorita Scossa; la concurrencia á juzgar por nuestras noticias será tan extraordinaria, que quizás pocas veces hayamos visto nuestro coliseo tan concurrido.

—

**Dice «El Demócrata» de** Palma que con el nombramiento del señor Coll y Moncasi para Gobernador de las Baleares han quedado defraudadas las esperanzas de algunos pretendientes mallorquines que querian ocupar dicho puesto para hacer á su gusto las elecciones municipales.

—

**Ha sido nombrado médico** honorario de la Direccion de Sanidad de este puerto nuestro particular amigo D Antonio Ferrer y Aledo. Dámosle nuestra cordial enhorabuena.

—

**Esta semana, es semana** de beneficios; pues ademas del de la señorita Scossa de que hablamos en otro suelto, el sábado debe tener lugar en el Recreo, el del tenor cómico señor Aleu, y en El Consey, el del bajo señor *Segalá*. En ambas sociedades la concurrencia será numerosísima, pues las suscriciones se cerraron en el acto mismo de abrirse.

—

**Los periódicos de Palma** continúan quejándose de lo generalizado que se halla el juego en aquella poblacion sin que las Autoridades tomen medida alguna para corregir vicio tan funesto.

—

**Delegacion especial del Gobierno de S. M. en Mahon.**

El Sr. Gobernador de esta provincia en telégrama de las 10'40 de esta mañana que acabo de recibir, me dice lo siguiente:

«El Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros en telégrama de esta madrugada, me dice:—El nuevo Ministerio queda constituido en la forma siguiente:

Presidencia, Sagasta.
Estado, Vega de Armijo.
Gracia y Justicia, Romero Giron.
Guerra, Martinez Campos.
Marina, Rodriguez Arias.
Gobernacion, Gullon.
Hacienda, Pelayo Cuesta.
Fomento, Gamazo.
Ultramar, Nuñez Arce.

Lo que me apresuro á poner en conocimiento de los leales habitantes de esta isla. Mahon 9 de enero de 1883.—P. A.—Bernardino J. Ponseti.

—

## BOLSA DE MADRID

8 enero.

| | |
|---|---|
| 4 por 100 Interior perpétuo . | 42'350 |
| Id. Exterior . . . . . . . | 00'000 |
| 4 por 100 amortizable. . . . | 72'350 |
| Subvenciones ferrocarriles. . | 00'000 |
| Billetes hipotecarios de Cuba. | 96'800 |

—

## BOLSA DE BARCELONA

8 enero.

| | |
|---|---|
| 3 por 100 Interior.. . . . . | 27'800 |
| 4 por 100 amortizable . . . . . | 76'250 |
| Billetes hipotecarios de Cuba. | 97'000 |
| Banco Hispano Colonial . . . | 78'750 |
| Acciones ferrocarril Francia.. | 114'000 |
| Id. Norte. . . . . . . . . | 112'000 |
| Id. Alicante. . . . . . . . | 102'500 |
| Id. Orense. . . . . . . . . | 28'500 |
| Obligaciones Francia . . . . | 65'750 |
| Id. Orense. . . . . . . . . | 45'000 |

## COMUNICADO

Mahon y Enero 3 de 1883.

*Sr. Director de* EL LIBERAL.

Muy señor mio y de mi mayor consideracion: A Vd. que es amante de la justicia y la verdad, someto estos mal coordinados renglones, por si tiene á bien darles cabida en el periódico de su digna direccion, seguro de que con ello hará un especial favor á S. S. que le anticipa las gracias y S. M. B.

*Félix Ortega.*

AL CÉSAR LO QUE ES DEL CÉSAR

Nueve son las óperas representadas en nuestro Teatro principal, en el tiempo que va de temporada, alcanzando todas ellas, un éxito regular por lo que respecta á ciertas partes principales que componen la compañía, sobresaliendo una entre todas de la que hasta la fecha ha estado relegada en el rincon del olvido, cual es el inteligente y laborioso Director de orquesta D. Ferdinando Diodati y Garcia, que tantas pruebas ha dado de tener profúndos conocimientos musicales.

Conocido es de todos el incansable celo y asiduo trabajo que el Sr. Diodati se toma, para que queden con la mayor lucidez posible cuantas óperas se representen bajo su direccion, y esta circunstancia es la que me impele á tributarle mis pobres, pero merecidos elogios y aplausos, que son á la vez los de una gran parte del público que ha tenido y tiene el gusto de apreciar sus relevantes dotes de profesion y personales.

Artista laborioso es á no dudar, y escasos son los momentos de reposo que disfruta, viéndosele constantemente al piano, con la orquesta y arreglando papeles, trabajo que en parte no es de su incumbencia, pero que con su dignidad de hombre honrado y lleno de fe, coopera al mayor lucimiento.

Los que hayan sido testigos de su constancia en los ensayos y representaciones, y hayan leido las censuras de aquéllas en los periódicos de la localidad, habrán observado el caso, casi omiso, que se ha hecho del Sr. Diodati, siendo así que ha sido, es y será el alma de la compañía actuante, y digo será, porque el artista pundonoroso no varia jamas y toda su gloria la cifra en ser útil y en complacer á la sociedad. En su cometido, pocos serán los lunares ó faltas observadas y esto dice mucho en su favor, mereciendo por ello justos aplausos de cuantos saben apreciar lo que vale y haciéndose acreedor á que de él se ocupen.

Pluguiérame poder hablar en igual sentido de ciertas principales partes que hay en la Compañía, pero ya que la bondad é indulgencia del público les tolera, dejo á su buen criterio los comentarios, concretándome sólo á dar al César lo que es del César.

*Sr. Director de* EL LIBERAL.

Cábeme la satisfaccion de poder dar las gracias al «Bien Público» por haberse convertido en Lazarillo del «Semanario Católico» de esta ciudad, publicando el escrito á que ayer hacía referencia, por el bien que á la naciente escuela laica proporciona la publicidad de su instalacion.

Se reitera su affmo.

*Jaime Roselló.*

## TELÉGRAMAS PARTICULARES de El Liberal

Madrid, 9, 11'00 m.
Mahon, 9, 03'10 t.

Queda constituido el Ministerio conforme se ha telegrafiado. Esta tarde jurarán sus cargos los nuevos ministros, celebrarán Consejo mañana y se presentarán á las Córtes.

# Anuncios.



IMP. DE BERNARDO FABREGUES
Nueva, 25.